Пролетарии всех стран, соединяйтесь!

21-й ГОД ИЗДАНИЯ

ГРОЗНЕНСКИЙ РАБОЧИЙ

ОРГАН ОБКОМА И ГОРКОМА ВКП(б) И ВЕРХОВНОГО СОВЕТА ЧЕЧЕНО-ИНГУШСКОЙ АССР.

АВГУСТ 18 Воскресенье № 191 (5572) 1940 г.

Цена 10 коп.

Сегодня — день Сталинской авиации

Большевистский привет любимцам советского народа — героическим летчикам, гордым соколам нашей великой и могучей родины!

День Сталинской авиации

Сегодня День авиации — традиционный праздник советского народа, день всенародного смотра достижений советской авиации, демонстрации силы советского воздушного флота и мастерства летчиков — сталинских соколов, — день показа неуклонного роста и развития техники нашего самолетостроения.

За годы советской власти наша Красная авиация прошла славный путь развития. В царской России было лишь несколько предприятий, занимавшихся сборкой самолетов из деталей, целиком закупаемых заграницей. Естественно, что в начале войны 1914—1918 гг. в России насчитывалось немного более 200 самолетов, в то время, как капиталистические государства Западной Европы и Соединенные Штаты Америки уже к этому времени имели тысячи самолетов, мощную авиационную промышленность, много опытных конструкторов, летчиков и штурманов.

Советская авиация — детище партии большевиков. В трудные годы становления советской власти, под гениальным руководством великих вождей пролетарской революции — Ленина и Сталина, на базе жалкого машинного парка, оставшегося в наследство от царского самодержавия, были созданы первые боевые отряды, самоотверженно бившиеся с интервентами и белогвардейцами.

Образцы героизма показали в те годы советские летчики при разгроме банд Мамонтова и Юденича. Советские летчики, летая в одиночку, на изношенных машинах, били не только белогвардейских летчиков, не только летчиков панской Польши, но и—имевших отличные, по тому времени, машины и боевой опыт мировой войны—английских летчиков.

Славные традиции победоносной советской авиации проходят красной нитью на протяжении всего ее развития.

За годы сталинских пятилеток советская авиация выросла в грозную, могучую силу страны социализма. Партия, правительство и лично товарищ Сталин уделяют исключительное внимание развитию авиационной промышленности. Только за вторую пятилетку тяжелобомбардировочная авиация выросла вдвое, истребительная — в два с половиной раза, самолетный парк увеличился больше чем в два раза. Значительно выросли скорость, высота и дальность полета.

Характеризуя состояние наших военно-воздушных сил, товарищ Ворошилов в своей речи на XVIII с'езде ВКП(б) сказал:

«Военно-воздушные силы по сравнению с 1934 годом выросли в своем личном составе на 138 процентов, т. е. стали больше почти в два с половиной раза.

Самолетный парк в целом вырос на 130 процентов, т. е. увеличился значительно больше, чем в два раза.

Если же выразить возросшую мощь воздушного флота в лошадиных силах авиамоторов по сравнению с 1934 г., то мы получим увеличение на 7.900.000 лошадиных сил или прирост на 213 процентов по сравнению с тем, что было 5 лет тому назад».

Кадры советской авиации — красные летчики — являются гордостью советского народа. В знак особой любви к летчикам советский народ называет их гордым именем сталинских соколов. Немало славных, героических страниц вписали советские летчики в историю нашей авиации. Отличительной чертой советских летчиков является железная воля, умение итти на риск, отвага, помноженные на знание своего дела, преданность родине, великому Сталину.

В боях за советскую родину на Хасане и Халхин-Голе, в Западной Украине и Западной Белоруссии, в боях с финской белогвардейщиной, воспитанные товарищем Сталиным советские летчики показали чудеса храбрости, мужества и отваги. Могучую силу и непобедимость советской авиации пришлось не раз испытать врагам нашей родины на западе и востоке. Советское правительство высоко оценило заслуги летчиков-героев перед родиной. За героизм и отвагу проявленную в боях с врагами социалистической отчизны 161 летчик получил высокое звание Героя Советского Союза. Не одна тысяча летчиков получила награды правительства.

Советский народ с величайшей любовью и гордостью произносит славные имена Героев Советского Союза—сталинских соколов Лакеева, Крохалева, Ракова, Денисова, Белякова, Громова, Юмашева, Спирина, Гризодубовой, Водопьянова.

Летать выше всех, дальше всех, быстрее всех — таков железный закон советской авиации, и советские летчики с честью выполняют этот закон. Советская авиация держит первенство в борьбе за дальность, высоту и скорость полета.

Необ'ятные просторы Советского Союза покрыты густой сетью воздушных трасс. Советский Союз по протяженности воздушных линий обогнал все крупнейшие капиталистические страны мира. Благодаря самолету самые отдаленные районы страны, важнейшие промышленные, культурные и политические центры связаны со столицей Советского Союза — Москвой. Огромную помощь оказывает авиация в быстрейшей перевозке грузов, почты, в оказании скорой медицинской помощи. Благодаря авиации самые отдаленные уголки нашей родины приобщаются к кипучей, культурной социалистической жизни всей страны.

Величественно будущее советской авиации.

История советской авиации тесно связана с именем гениального Сталина. С именем Сталина советские летчики творили и творят подвиги во славу матери-родины. Выпестованные партией большевиков, гордые соколы Сталинской авиации готовы в любую минуту в случае нападения врага на нашу родину ответить сокрушающим ударом и победно громить врага на его территории.

В день Сталинской авиации пламенный большевистский привет славным советским летчикам — гордым соколам страны социализма!

Да здравствует могучая Сталинская авиация — детище партии Ленина — Сталина!

Да здравствует великий Сталин — знамя героической советской авиации!



Фото-монтаж Г. ШАТАЛОВА

УКАЗ
ПРЕЗИДИУМА ВЕРХОВНОГО СОВЕТА СССР
О награждении летчиков-испытателей тт. Екатова А. Н., Жукова А. И., Калиншина И. И. и Корзинщикова С. А.

За долголетнюю самоотверженную работу и высокое мастерство, проявленное при испытании самолетов, наградить старейших летчиков-испытателей авиационной промышленности:

Орденом КРАСНОЙ ЗВЕЗДЫ

1. **Екатова** Аркадия Никифоровича.
2. **Жукова** Александра Ивановича.
3. **Калиншина** Ивана Ивановича.
4. **Корзинщикова** Сергея Александровича.

Председатель Президиума Верховного Совета СССР
М. КАЛИНИН.

Секретарь Президиума Верховного Совета СССР
А. ГОРКИН.

Москва, Кремль.
17 августа 1940 г.

НАГРАЖДЕНИЕ РАБОТНИКОВ ЦЕНТРАЛЬНОЙ РАДИОЛАБОРАТОРИИ

Указом Президиума Верховного Совета СССР за успешное выполнение специального задания правительства по созданию новых образцов вооружения боевой авиации награждена орденами и медалями СССР группа работников Центральной радиолаборатории.

Орденом **Трудового Красного Знамени** награждено два человека. Орденом **Красной Звезды** — 6 человек. Орденом **«Знак почета»**—3 человека. Медалью **«За трудовое отличие»** — 8 человек.

ТРИДЦАТИТЫСЯЧНЫЙ МИТИНГ В ЧЕРНОВИЦАХ

ЧЕРНОВИЦЫ, 17. (ТАСС). Сегодня с VII Сессии Верховного Совета СССР вернулись посланцы освобожденного народа Северной Буковины. Встречать их на площадь возле горсовета собралось 30 тысяч трудящихся города. Они пришли с портретами руководителей партии и правительства, с лозунгами, транспарантами, живыми цветами.

Председатель горсовета т. Никитин открывает общегородской митинг.

С большим вниманием присутствующие слушали выступления своих посланцев Михальчука, Луки, Олийника, Павлюка, Панчука, которые рассказали о цветущей столице СССР — Москве, столице Украины — Киеве, о великом родном Сталине и его ближайших соратниках.

Под бурные аплодисменты, могучее «ура» участники митинга послали приветствия товарищу Сталину, главе Советского правительства товарищу Молотову, руководителю большевиков Украины товарищу Хрущеву.

Вручение верительных грамот посланником Румынии г-ном Г. Гафенку

17 августа Председатель Президиума Верховного Совета СССР т. **М. И. Калинин** принял Чрезвычайного Посланника и Полномочного Министра Румынии г-на **Г. Гафенку**, вручившего свои верительные грамоты.

На воздушных трассах нашей родины

ГЕРОЙ СОВЕТСКОГО СОЮЗА
полковник В. ГОРАНОВ.

Далеко на север, юг, восток и юго-восток тянутся воздушные пути нашей родины. В Советском Союзе насчитывается сейчас свыше 130 тысяч километров воздушных магистралей и линий. По протяженности воздушной сети наша страна занимает первое место в мире.

Воздушный транспорт является существенным дополнением к железнодорожному и водному транспорту. С каждым годом увеличивается об'ем работы транспортной авиации. В 1929 году самолеты гражданской авиации перевезли 9.300 пассажиров, 72,5 тонны почты и 123 тонны грузов. В 1939 году самолетами было перевезено уже 307 тысяч пассажиров, грузов и багажа — 39.654 тонны, почты — 11517 тонн.

Наши воздушные магистрали оснащены средствами радионавигации, подготовлены к полетам днем и ночью в сложных метеорологических условиях.

Новые скоростные почтовые и пассажирские самолеты пришли на смену старым тихоходным машинам. Многоместные скоростные самолеты курсируют на экспрессных линиях Москва — Ашхабад и Москва — Тбилиси. Такие же комфортабельные машины летают в Одессу, Алма-Ату, Киев, Львов.

Из Москвы в Минеральные Воды совершает рейсы шестимоторный воздушный гигант «Л-760». Этот корабль поднимает 64 пассажира и 8 человек экипажа. В машине — уютные салоны, ресторан, автоматический телефон. Вес самолета в полете 45 тонн. Размах крыльев самолета 64 метра, а высота 7 метров. «Л-760» может покрыть без посадки 3 тысячи километров.

Воздушные линии ведут и на далекие окраины и в глубинные пункты, где нет железнодорожного сообщения. Над бескрайними тундрами Якутии, над бурным Охотским морем, над раскаленными песками Средней Азии наши пилоты прокладывают все новые и новые трассы.

На самолетах перевозятся срочные грузы во время посевной и уборочной кампаний, медикаменты, фрукты, ценная пушнина, золото. Жители Ленинграда, Свердловска, Киева получили возможность читать центральные газеты в день их выхода. Матрицы доставляются самолетами, и газеты печатаются на месте.

Неизмеримо возросло значение авиации и в сельском хозяйстве. Самолеты опыляют малярийные водоемы, уничтожают саранчу, истребляют и других вредителей полей, производят рассев удобрений под технические культуры, охраняют леса от пожаров.

Скорая воздушная помощь спасла жизни сотням советских людей.

За последние годы больше чем вдвое увеличилась протяженность воздушных линий, соединяющих СССР с другими странами. Советские скоростные самолеты регулярно курсируют на магистралях, связывающих Москву с Берлином, Стокгольмом, Софией и Кабулом.

Гражданский воздушный флот вырастил замечательные кадры летчиков, инженеров, техников, мотористов, работников связи и наземных служб. Свыше миллиона километров налетали орденоносцы Шебанов, Матвеев, Новиков, Кириченко. Недавно стал «миллионером» 26-летний пилот Московского управления Васильев.

Гражданская авиация Советского Союза занята мирным созидательным трудом. Но в то же время гражданский воздушный флот является резервом военно-воздушных сил и в случае войны будет обслуживать нужды обороны нашей социалистической Родины. Пилоты, техники, бортмеханики, связисты настойчиво овладевают военными знаниями, повышают свой технический уровень. Большую роль в этом играет созданный недавно отдел переподготовки и боевой подготовки кадров Гражданского воздушного флота.

Обладая огромным опытом продолжительных полетов в сложных метеорологических условиях днем и ночью, пилоты гражданской авиации в боевой обстановке отлично выполняют задания партии и правительства. За мужество и героизм, проявленные в дни боев с белофиннами, награждены орденами Союза многие работники Гражданского воздушного флота. Высокого звания Героя Советского Союза удостоен пилот Северного управления тов. Яковлев. Смелость, выдержку, умение и находчивость в борьбе с врагами показали пилоты Новиков, Голованов, Кармановский, Фоканов, Качанов и другие.

Под руководством большевистской партии, Советского правительства и лично товарища Сталина наш Гражданский воздушный флот превратился в один из самых крупных воздушных флотов мира. Товарищ Сталин оказывает повседневную помощь в нашей работе; его указания вдохновляют нас на новые и новые победы.

Пилоты гражданской авиации вместе с летчиками военно-воздушных сил Красной Армии и Военно-Морского Флота в случае нападения врага на нашу Родину ответят сокрушительным ударом и будут победно громить врага на его территории.

НАВСТРЕЧУ V ГОДОВЩИНЕ СТАХАНОВСКОГО ДВИЖЕНИЯ

Подарки железнодорожников

Отвечая на призыв горняков-ирминцев, коллектив станции Грозный заключил договор социалистического соревнования со станцией Махач-Кала—Сортировочная. Одним из основных обязательств грозненских железнодорожников является борьба за выполнение государственного плана налива и вывоза нефтепродуктов.

Готовясь к знаменательной дате — к пятой годовщине стахановского движения—смены маневровых диспетчеров тт. Кароли и Синельникова систематически перевыполняют план налива. В ночь на 14 августа смена тов. Кароли задание по наливу выполнила на 157 проц.

Смена маневрового диспетчера т. Синельникова хороших показателей добилась в ночь на 16 августа. План налива она выполнила на 116 проц.

Диспетчерам по наливу активную помощь оказывают составители-стахановцы, которые, соревнуясь между собою, добиваются все новых и новых успехов.

13 августа составитель т. Галета по всем измерителям выполнил план на 140 проц. 15 августа в полтора раза перевыполнили задание составители тт. Бакалов и Грибов.

Железнодорожники станции Грозный готовятся встретить стахановскую годовщину новыми производственными победами.

На двух заводах

Коллектив завода «Красный молот» готовится достойно встретить пятую годовщину стахановского движения. Котельно-сварочный цех 13 и 14 августа производственный план выполнил на 159,5 проц., а литейный цех — на 165,5 проц.

Высокие показатели работы дают жестянщики-стахановцы цеха ширпотреба тт. Гончаров и Севастьянов, формовщик литейного цеха т. Сапрынлов, грузчик котельно-сварочного цеха т. Осмаев. Они в среднем выполняют сменные задания на 300—350 процентов.

* * *

На заводе «Красный труд» широко развернулось социалистическое соревнование за досрочное выполнение августовского плана в честь пятой годовщины стахановского движения.

Впереди соревнующихся идут лучшие стахановцы завода: слесарь механического цеха т. Скороходов, кузнец т. Горб, формовщики литейного цеха тт. Бархударов, Гукасов и грузчик котельного цеха т. Шестопалов. Свои задания они выполняют на 240—280 процентов.

М. МАКАЕВ.

УКАЗ
ПРЕЗИДИУМА ВЕРХОВНОГО СОВЕТА РСФСР
О внесении изменений в статьи 74 и 162 Уголовного Кодекса РСФСР

В соответствии с Указом Президиума Верховного Совета СССР от 10 августа 1940 года «Об уголовной ответственности за мелкие кражи на производстве и за хулиганство» внести следующие изменения в статьи 74, 162 Уголовного Кодекса РСФСР:

1. Изложить часть первую ст. 74 УК РСФСР в следующей редакции:

«74. Хулиганские действия на предприятиях, в учреждениях и в общественных местах — караются тюремным заключением сроком на один год, если эти действия по своему характеру не влекут за собой более тяжкого наказания».

2. Отменить примечание к ст. 162 УК РСФСР и дополнить ее пунктом «Е» в следующей редакции:

Е. «Мелкая кража, независимо от ее размеров, совершенная на предприятии или в учреждении — карается тюремным заключением сроком на один год, если она по своему характеру не влечет за собой по закону более тяжкого наказания».

Председатель Президиума Верховного Совета РСФСР
А. БАДАЕВ.

Секретарь Президиума Верховного Совета РСФСР
П. БАХМУРОВ.

Москва, 16 августа 1940 г.

ХРОНИКА

Совнарком СССР утвердил Совет научно-технической экспертизы Госплана при Совнаркоме СССР в составе товарищей **Никитина В. П.**—председатель Совета, **Бушинского В. П.** — заместитель председателя Совета, **Образцова В. Н.** — заместитель председателя Совета, **Никифорова Я. Д.** — ученый секретарь Совета, **Кулебакина В. С.**, **Чудакова Е. А.**, **Ахутина А. Н.**, **Вольфковича С. И.**, **Ильичева А. С.**, **Келдыш В. М.**, **Еременко Н. В.**, **Русаковского Е. А.**, **Веденеева Б. Е.** и **Наметкина С. С.**

Мастер воздушного боя

Евг. ПАВЛОВ

Невысокого роста, слегка сутулый человек с обветренным загорелым лицом склонился над кожаным планшетом. Обращаясь то к одному, то к другому летчику, он уточняет задание. Быстрая речь его пересыпана крепкой, занозистой шуткой. Точными движениями он наносит на карту курс, затем идет к машине.

Умело и быстро пробует управление и дает сигнал стартеру.

...В воздухе майор Денисов!

У каждой машины своя повадка, у каждого летчика свой, особенный «почерк». У Денисова зоркий взгляд, хладнокровие, выдержка и огромный, годами накопленный, боевой опыт. Он молод, но очень многое он может вспомнить из своей боевой биографии. Не раз он видел врага, встречался с ним в воздухе, в дыму и громе воздушного боя. Не раз он видел, как падает побежденный враг, и сам приносил на крыльях следы жестокой и упорной борьбы.

Многое может вспомнить майор, но... но не очень он любит воспоминания.

— Ну, чего о себе вспоминать? Я еще не старик! — с какой-то полушутливой, полусердитой усмешкой говорит он. — Вы о ребятах моих лучше спросите.

Его «ребята» — молодые, безусые лейтенанты, с гордостью отзываются о своем командире. И когда над дальним, береговым стартом взмывает испытанный денисовский «ястребок», летчики-истребители, взглянув вверх, прикрывая ладонью глаза от солнца, безошибочно говорят:

— Наш летит!

* * *

Это было совсем недавно, в те дни, когда под ударами Красной Армии падали «твердыни Карельского перешейка», трещали последние скрепы линии Маннергейма...

Сложное и ответственное задание получила эскадрилья Денисова.

По сигналу ракеты ранним зимним утром еле видимые в полумраке поднялись в воздух боевые машины.

Холодно. Сизая дымка закрыла беззвездное, темное небо. Очень трудно в таких условиях не растерять друг друга, собраться, пристроиться, найти ориентиры.

Ровно в назначенный час самолеты легли на заданный курс. Высота небольшая. Сверху тяжелыми, рваными клочьями висят облака. Проплыл внизу еле видимый с воздуха Финский залив. В туманной дымке остался далеко позади неприступный ни с моря, ни с воздуха Кронштадт.

Вот смутно вырисовывается изрезанный бухтами чужой берег. Сохраняя железный строй, машины идут в глубокий тыл вражеской земли. Путь далек, полет почти ночной. Запас горючего рассчитан по минутам. Здесь все зависит от высокого летного мастерства командира и его боевых друзей.

Денисов обернулся. Рядом, вплотную, чуть позади шла за ним боевая восьмерка. Хорошие, прекрасные летчики! Вон — подвижной, веселый, задорный Бискуп, там, немного подальше, — Блинов, Овчинников, Лобанов, Мельдяков, Авокян и другие. Хорошо бы с такими в воздушный бой!

Внизу в безмятежном покое раскинулся вражеский аэродром. Покрытые снегом, стоят ангары. У машин, поеживаясь, ходит часовой. Над караульным помещением вьется ленивый дымок; очевидно, только что проснулись...

Безошибочно Денисов вывел самолеты прямо на цель и первой короткой очередью дал сигнал к атаке.

Гремящей огненной лавой посыпались сверху бомбы. Столбы огня и дыма взметнулись над ангарами — первый, второй, третий!

Опрокинувшись на крылья, вспыхнули на земле вражеские машины. Бомбы падали одна за другой, точно поражая намеченные цели. В панике, беспорядочно бросая оружие, враг заметался по земле.

Бомбы сброшены. Сделав крутой вираж, самолеты вновь подходят к аэродрому, и вдруг, неожиданно, словно сорвавшись, переходят в стремительное пике. Истребители идут в штурмовую атаку. Рев моторов сотрясает воздух. Земля летит навстречу, выделяя в рамке прицела главное, — огневые точки врага. Струи горячего разящего огня поливают вражескую зенитную батарею. Не выдержав, бросая оружие, из-под прикрытия врассыпную бегут зенитчики. Еще атака! Еще! Враг стреляет из каждой щели. Справа из леса, между домов видны яростные багровые вспышки выстрелов. Развернувшись для новой атаки, майор Денисов «прочесывает» лес.

Не выдержав смелых стремительных атак, враг применяет новую «тактику». Он прячется, залезает в норы, прекращая огонь в момент атаки, а затем, повернув пулеметы, пытается бить в спину, в хвост выходящим из пике самолетам. Но наши летчики быстро разгадали этот несложный маневр. Стоит только какой-либо точке открыть огонь, как на помощь товарищу сверху ныряет другой «ястребок». Враг не выдерживает горячего, меткого огня. Он бежит, бросая разрушенные пулеметные гнезда, горящие ангары, военный городок...

Атака кончена. Майор взглянул на часы. Безукоризненно, точно выполнили летчики сложную боевую задачу.

...Много раз со стаей своих орлят вылетал в бой майор Денисов. Ни сырые балтийские туманы, ни отчаянные морозы не мешали ему деловито и точно находить врага, смело и безошибочно выполнять любое задание.

Высшей наградой — званием Героя Советского Союза — отметило правительство славного летчика Краснознаменной Балтики, мастера воздушного боя майора Денисова, под командой которого выросла и отличилась в боях орденоносная Н-ская истребительная эскадрилья.

МОЛОДЫЕ СОКОЛЫ

Б. УРАЛЬСКИЙ

Был ясный июльский день. На старте шла деловая, напряженная работа. Шум пропеллеров перекатывался из конца в конец. Одна за другой серебристокрылые машины, набирая высоту, уходили далеко от площадки. Специальная комиссия принимала зачеты от курсантов грозненского аэроклуба.

— Курсант Дементьев! — вызвал по списку член комиссии.

Из группы вышел коренастый, хорошо сложенный молодой парень. Военной походкой он подошел к председателю комиссии и доложил:

— Курсант, группы инструктора-летчика Махова, Дементьев явился...

— Хорошо! Садитесь, полетим!..

Дементьев плотно надвинул на голову шлем, одел очки и сел в кабину самолета. В каждом его движении чувствовалась уверенность, натренированность и знание дела. Во вторую кабину машины сел председатель комиссии старший лейтенант т. Юрченко.

Самолет сделал небольшую пробежку и, мягко оторвавшись от площадки, стал подыматься в воздух. На определенной высоте машина сделала круг и пошла в зону.

Внимательно наблюдая с земли за самолетом Дементьева, инструктор-летчик Махов улыбался. Он восхищался, с каким мастерством его воспитанник управляет стремительной птицей.

— Молодец... Я уверен, что Дементьев не подкачает, — тихо, как бы про себя, говорил Махов.

А в это время в зоне, под голубым небесным куполом, в просторах воздушного океана самолет Дементьева делал фигуры высшего пилотажа. Машина то камнем падала вниз, то птицей взмывала вверх. Глубокие виражи сменялись боевыми разворотами, переворотами, штопором, спиралью и петлями.

После выполнения задачи Дементьев и при посадке показал класс. Самолет приземлился в ограничитель на три точки.

— Курсант Дементьев испытание по летной практике сдал на отлично, — объявил председатель комиссии.

Следующим повел самолет курсант Вахтин. Некоторые сомнения грызли инструктора. В голове промелькнула тревожная мысль: «А вдруг срежется». Но тут же неуверенность исчезла. Махов знал, что отстававший одно время курсант Вахтин перед экзаменами вышел в число передовых учлетов экипажа. Немало поработал инструктор.

И вот теперь Вахтин уверенно вел самолет. Он умело делал развороты, смело выполнял элементы высшего пилотажа, требующие от летчика знания доверенной ему техники, богатых навыков управления ею, расчетливости, исключительной энергии, мужества и непреклонной воли в решении поставленной задачи.

Вахтин, как и остальные шесть курсантов группы Махова, обладает этими благородными качествами. Он сдал зачеты на отлично. Такую же оценку получили комсомольцы-призывники Сергеев и Волков — учащиеся средней школы № 36 Старопромысловского района.

Сколько потребовалось вложить труда, сил, энергии в дни учебы — и вот курсанты сдали испытания.

Ежедневно самолет выполнял летный план. Ни одного происшествия и поломки материальной части машины по вине группы — таков замечательный итог годовой работы одного из передовых экипажей аэроклуба.

— Особо выдающегося у нас нет. Хорошие показатели можно встретить во многих группах аэроклуба, — говорит тов. Махов.

Это подтверждают факты и цифры. Многие выпускники приняты в части военно-воздушных сил РККА. Среди них курсанты Дементьев, Каспарьянц, Сергеев, Волков, Вахтин.

Аэроклуб по праву гордится новыми пилотами-отличниками: Лидией Кирсановой, ученицей железнодорожной школы № 51, Байден Абаевым, Владимиром Веппченко, учеником железнодорожной школы № 6.

Все они повседневно, кропотливо, с энтузиазмом добивались поставленной цели — научиться летать. В работе и учебе у них воспитывались смелость, решительность, уверенность, стремление дерзать — все те высокие качества, которые имеются у советских летчиков — сталинских соколов.

Немало таких питомцев ежегодно выпускает аэроклуб. На смену им сюда приходят другие. Они также, как и их товарищи, готовятся побеждать расстояние, природу и врага.

В повседневной учебе, напряженной работе коллектив грозненского аэроклуба готовит молодых соколов — верных защитников границ нашей Родины.



Инструктора-летчики Грозненского аэроклуба за разбором полета. НА СНИМКЕ (слева направо): командир т. Б. Вебер, инструктора тт. Г. Гафнер, Г. Толстенев, И. Махов и К. Абухов.

Фото А. Кобиашвили.

СВОДКА НАРКОМЗЕМА ЧИАССР

О ходе уборки озимых и яровых колосовых на 15 августа 1940 года.

(в проц. к плану)

Наименование районов	Сжато, скошено озимых и яровых колосовых га: Всего	В т. ч. комбайн.
Ачалукский	99,8	100,5
Пседахский	100,0	88,0
Назрановский	71,8	87,2
Пригородный	98,2	87,5
Малгобекский	100,0	80,8
Сунженский	98,8	78,9
Ачхой-Мартановский	96,4	82,6
Урус-Мартановский	97,7	93,3
Атагинский	100,0	97,4
Шалинский	96,4	88,5
Курчалоевский	94,1	64,8
Гудермесский	100,7	94,8
Грозненский	99,9	96,8
Старо-юртовский	96,3	78,3
Надтеречный	90,8	90,5
Всего по плоскости	95,4	87,3
По горным районам	59,4	—
По республике	94,8	87,3

Примечание: по Малгобекскому району — сведения по состоянию на 10 августа с. г.

За рубежом

Две тысячи германских самолетов над Англией

НЬЮ-ЙОРК, 16. (ТАСС). Как сообщает агентство Юнайтед Пресс, сегодня над юго-восточным побережьем Англии появились две—две с половиной тысячи германских самолетов.

Сводка германского командования

БЕРЛИН, 17. (ТАСС). Верховное командование германской армии сообщает: «В ночь на 17 августа германская авиация успешно бомбардировала в Англии аэродромы и батареи зенитной артиллерии, обстреливала аэростаты воздушного заграждения на юго-востоке Англии и в окрестностях Лондона, военные заводы в Центральной Англии, портовые сооружения в Кардиффе, Ньюпорте и Бристоле. Около острова Уайт потоплен неприятельский эсминец.

В ночь на 17 августа английские самолеты появились над территорией Германии и сбросили бомбы в некоторых районах. Разрушено несколько домов, два человека убито, несколько ранено.

Общие потери неприятеля вчера достигают 89 самолетов. Уничтожено 23 аэростата воздушного заграждения. Германская авиация потеряла 31 самолет.

Германские подводные лодки потопили несколько вооруженных торговых пароходов противника водоизмещением 25700 тонн».

Бомбардировка Лондона

НЬЮ-ЙОРК, 17. (ТАСС). Агентство Юнайтед Пресс сообщает, что германские самолеты бомбардировали Лондон. Подробности неизвестны.

Налет английской авиации на Германию и Италию

ЛОНДОН, 17. (ТАСС). Газета «Редю Тер» сообщает, что в ночь на 16 августа английские самолеты вновь бомбардировали авиационные заводы в Турине, Капрони, Милане.

Бомбардировке подверглись также нефтеперегонные заводы в Гельзенкирхене, Рейсгольце, военные заводы в Люнене, Эссене, Гладбахе, Дюссельдорфе и ряд аэродромов во Франции, Голландии, Германии.

Румыно-венгерские переговоры

НЬЮ-ЙОРК, 17. (ТАСС). Агентство Ассошиэйтед Пресс передает, что в авторитетных румынских кругах заявляют, что Венгрия формально потребовала возвращения ей, примерно, 75 процентов территории Трансильвании. Румынские представители заявили, что это требование неприемлемо и возвратились в Бухарест.

ВОЙНА И АВИАЦИЯ

Полковник Н. ЖУРАВЛЕВ

Авиация — род войск молодой. В качестве средства боевого воздействия на противника она впервые была применена лишь во время мировой империалистической войны 1914—18 гг. Опыт этой войны был воспринят поразному: одни безгранично верили в авиацию, другие, наоборот, отрицали ее боевую ценность и отводили для нее более чем скромную роль в современной войне.

Единственным критерием для проверки справедливости теории, как известно, является практика. Поэтому обратимся непосредственно к опыту той войны, которая происходит в данное время в Западной Европе, и посмотрим, какие же задачи на авиацию возлагались, например, немцами, и какое влияние она оказала на ход военных событий.

В начале войны стратегическая обстановка для Германии была довольно сложной. Немцы имели два фронта (на востоке — Польша, на западе — Англия и Франция) и к тому же над ними висела угроза со стороны Скандинавского полуострова. Улучшить свое стратегическое положение немцы могли лишь только одним путем — быстрым разгромом одного из противников; их выбор в этом отношении пал на Польшу.

Но поскольку главным противником являлись вооруженные силы Англии и Франции численностью не менее 100 пехотных дивизий, то немцы для действий против Польши смогли выделить не более 60 пехотных дивизий. Поляки в свою очередь имели столько же пехотных дивизий. Ясно, что при равенстве в силах пехоты немцам пришлось делать ставку в основном на те рода войск, в которых они значительно превосходили поляков. Такими родами войск были авиация и бронетанковые части.

Немецкая авиация, действовавшая против поляков, в численном отношении превосходила польскую примерно раза в три. И этого оказалось вполне достаточно для того, чтобы немецкие наземные войска смогли развернуть и провести свои операции быстрыми темпами.

В течение первых двух дней немецкая авиация восточного фронта почти вся целиком была брошена на борьбу с польской авиацией, имея задачей завоевать господство в воздухе. Немецкая авиация наносила удары по всем польским аэродромам. Поляки не подготовили в мирное время достаточного количества полевых аэродромов, вследствие чего их авиация была быстро разгромлена на своих постоянных аэродромах.

Когда эта задача была решена, то немецкая авиация почти всей своей массой обрушилась на польские войска, помогая танкам и пехоте достигнуть быстрейшего разгрома противника.

Таким образом, в войне Германии с Польшей авиация была тем средством, которое содействовало наземным войскам в проведении операций быстрыми темпами. Без превосходства в авиационных силах немцы, безусловно, не смогли бы в столь короткий срок разгромить Польшу.

Еще более значительной была роль германской авиации при операциях в Норвегии. Особенность обстановки здесь заключалась в том, что господство на море принадлежало английскому флоту, и успех на этом театре военных действий целиком зависел от того, сумеет ли немецкая авиация заставить английский флот отойти от норвежского побережья или нет. Боевая практика на этот вопрос дала точный и вполне определенный ответ: английский флот оказался не в состоянии помешать немцам высадить войска в Норвегии и успешно закончить там кампанию.

В действиях против военно-морского флота исключительно большую роль сыграли немецкие пикирующие бомбардировщики. Достоинство самолетов этого типа заключается в том, что бомбардирование с пике значительно точнее, нежели бомбардирование с горизонтального полета самолета.

Констатируя успех, одержанный германской авиацией в ее действиях против английского флота, не следует вместе с тем упускать из виду, что это произошло в условиях, исключительно благоприятных для авиации: английская авиация (особенно истребительная) не могла оказать какой-либо реальной помощи своему флоту, так как ее аэродромы находились на очень большом расстоянии от берегов Норвегии. Поэтому было бы неверно делать вывод, что авиация вообще сильнее военно-морского флота. Насколько неверен подобного рода вывод, видно, например, из опыта действий той же немецкой авиации в районе Дюнкерка, где английскому флоту совместно с авиацией удалось вывезти из окружения до 400 тысяч войск, а немецкая авиация не смогла помешать этому Этот пример наглядно показывает, что военно-морской флот нужно иметь столь же сильный, как и авиацию. Только при этом условии вооруженная мощь страны окажется достаточной для решения всех стратегических задач.

Но не следует также ни в какой степени умалять той огромной роли, которую сыграла авиация в войне на Скандинавском полуострове. Без преувеличения можно сказать, что норвежская кампания в основном выиграна немецкой авиацией, так как ей здесь принадлежала главная роль.

Боевые операции на западных границах Германии начались также действиями ее авиации. Наступлению германских войск против Голландии и Бельгии предшествовал сильный удар по французской авиации, которая, по данным немецкой ставки, за один день потеряла до 500—600 самолетов. Этим ударом немцы изрядно ослабили своего противника, что обезопасило их наземные войска от ударов с воздуха.

Еще более значительную роль сыграли воздушные десанты, высаженные немцами в Голландии. Дело в том, что в голландском плане обороны видное место отводилось затоплению части территории страны путем разрушения плотин и шлюзов. Нетрудно себе представить, с какими трудностями встретились бы немцы, если бы голландцы действительно смогли осуществить свой план. Но этого не случилось и главным образом потому, что важнейшие шлюзы и даже ряд крупных пунктов страны в первый же день оказались под контролем немецких воздушных десантов.

Такую же положительную роль воздушные десанты сыграли и в Бельгии. Там им удалось даже захватить один из крупнейших бельгийских фортов, которым прикрывались переправы через р. Маас и канал Альберта. Благодаря захвату этого форта немцы смогли быстро развить удар своими бронетанковыми и моторизованными войсками.

Отмечая крупное значение задач, выполненных воздушными десантами, не следует черезчур их переоценивать. Воздушные десанты играли все же только вспомогательную роль, создавали благоприятные предпосылки для действий бронетанковых войск. Основной недостаток воздушных десантов на сегодня заключается в слабости их вооружения. Если бы можно было перебрасывать по воздуху в тыл противника в большом количестве танки и тяжелую полевую артиллерию, то в таком случае воздушные десанты стали бы грозным родом войск и произвели бы полный переворот в военном искусстве. Подобного рода перспективу следует иметь в виду и притом весьма возможно в недалеком будущем.

Хотя применение воздушных десантов и дало значительный эффект, тем не менее главным оружием авиации попрежнему остается бомба и пулемет, т. е. авиация была и остается преимущественно огневым родом войск.

Значение авиации на полях войны в Бельгии и во Франции сказалось в том, что над участком, избранным для наступления наземных войск, в воздухе сосредоточивалась обычно огромная масса самолетов, которые своим ударом открывали путь для движения вперед и танкам и пехоте. Сила авиационного удара заключалась не только в том, что он наносил значительные потери обороняющимся войскам противника, но и в огромном моральном потрясении, которое при этом испытывали атакованные войска.

Достоинство авиации заключается в том, что она способна не только бомбардировать противника, но и обстреливать его пулеметным огнем и с пикирования. Обороняющиеся войска принуждены укрываться в убежищах, в то время как наступающая пехота и танки подходят почти вплотную к окопам противника, не встречая особого огневого сопротивления. В результате этого обстоятельства авиация прочно заняла свое место в общевойсковом бою, который сегодня без участия авиации почти немыслим.

Опыт нынешней войны в Западной Европе показывает, что хотя авиация и не заменяет ни одного из родов войск сухопутной армии или морского флота, но тем не менее результат борьбы на земле и на море в значительной степени зависит от достижения успеха в воздухе. Авиация в современную эпоху стала одним из основных родов войск, который оказывает очень большое влияние на исход боя, отдельной операции и даже войны в целом.

Ответственный редактор
Р. ИВАНОВ.

СЕГОДНЯ В КИНО-ТЕАТРАХ, ЦИРКЕ и ПАРКЕ

В кино-театре им. Челюскинцев — последний день — **Истребители.** С 19 августа—звуковой фильм **Семнадцатилетние.**

В кино-театре «Экран» — **Большой вальс.**

В цирке — **Большая цирковая программа.** В 11 час. дня — **Дневное представление.**

В Парке культуры и отдыха — **Народное гулянье.** Прощальный концерт **Ленинградского джаз-ансамбля.**

АДРЕС РЕДАКЦИИ: г. Грозный, Чеч.-Инг. АССР, Комсомольская, 81. Телефоны: отв. редактора—0-09; зам. редактора—2-23; отв. секретаря—20-94; нефтяной отд.—10-72; отд. партийной жизни и военный—21-36; отд. пропаганды—0-10; сельхоз. отд.—0-28; мест. информации—16-14; отд. школ, науки и быта—20-93; отд. рабселькоров и писем—23-01; бухгалтерии—7-56.

Всех пишущих в газету товарищей просим указывать для сведения редакции имя, отчество, фамилию и точный адрес.

СФ4977. Типография газеты «Грозненский рабочий». Проспект Революции.